Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2573

10. 10. 95

Antrag

der Abgeordneten Rainder Steenblock, Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Matthias Berninger, Franziska Eichstädt-Bohlig, Kristin Heyne, Ulrike Höfken, Michaele Hustedt, Steffi Lemke, Vera Lengsfeld, Simone Probst, Dr. Jürgen Rochlitz, Marina Steindor, Helmut Wilhelm (Amberg), Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Stopp der Vorbereitungsmaßnahmen für den Transrapid und Planung einer ICE-Verbindung Hamburg-Berlin

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Es besteht kein Bedarf für den Bau der Magnetschwebebahnverbindung zwischen Hamburg und Berlin.

   Bei der Magnetschwebebahn handelt es sich um ein Verkehrssystem, das mit keinem anderen Verkehrssystem in Europa kompatibel ist. Es erfüllt damit nicht das von der EU geforderte Kriterium der Interoperabilität für das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.

   Alle Prognosen für einen verkehrlichen Bedarf des Transrapids erweisen sich als außerordentlich fragwürdig. Die den Planungen zugrunde gelegten Schätzungen von 14,5 Millionen Fahrgästen p. a. sind völlig unrealistisch. Dies würde eine Verachtfachung des bisherigen Verkehrsaufkommens (Bahn und Flugzeug) zwischen Hamburg und Berlin bedeuten. Dieses gewaltige zusätzliche Verkehrsaufkommen müßte sich ausschließlich auf den Transrapid konzentrieren. Wie die Anfahrt der zusätzlich 50 000 Fahrgäste an den Werktagen zu den Einstiegspunkten in den Ballungsräumen Hamburg und Berlin organisiert werden soll, ist völlig unklar, wenn nicht jeweils ein zusätzlicher Haltepunkt, neue Straßen und riesige Parkhäuser vor den Toren beider Großstädte gebaut werden sollen. Der geplante Bedarfshaltepunkt bei Schwerin wäre auf jeden Fall nur als Autofahrerbahnhof auf der grünen Wiese realisierbar. Offen ist auch, wie die zu erwartenden Einnahmeausfälle der Bahn gedeckt werden sollen.

   Der rechnerische Fahrzeitvorteil der Transrapid-Verbindung vom Hamburger Hauptbahnhof zum Berliner Westkreuz beträgt nur ca. 20 Minuten gegenüber einer möglichen ICE-Verbindung vom Hauptbahnhof in Hamburg zum

Lehrter Bahnhof in Berlin. Dieser relative Zeitvorteil geht für die Transrapidbenutzerinnen und -benutzer aber durch das Umsteigen – insbesondere in Berlin – wieder verloren. Das Ziel der Bundesregierung, den Transrapid bis in die Innenstädte von Hamburg und Berlin zu führen, wäre ein städtebauliches Desaster. Wegen der enormen Kosten, der vielfachen baulichen Restriktionen und aufgrund der Eigentumsprobleme erscheint die Verkehrsanbindung an die städtischen Zentren überaus unrealistisch.

Die Transrapidverbindung zwischen Hamburg und Berlin ist als zusätzliches Verkehrssystem geplant. Alle anderen Verkehrssysteme bleiben bestehen. Deshalb ist der Flächenverbrauch für den Transrapid ein zusätzlicher Flächenverbrauch und die Lärmemission eine zusätzliche Lärmemission. Sie liegt bei einer realen Betriebsgeschwindigkeit (Vorbeifahrpegel) von 400 km/h im Vergleich zum 250 km/h schnellen ICE erheblich über derjenigen der Rad-Schiene-Technik.

Angesichts der nicht zu leugnenden engen Finanzspielräume beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kommt es zu einer immer stärkeren Konkurrenz zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Die Bundesregierung hat sich dabei für eine eindeutige Bevorzugung des Straßenbaus zu Lasten der Schiene entschieden. Der Schienenausbau wurde allein im Haushaltsansatz für 1996 um über 2 Mrd. DM gekürzt. Im Rahmen des Drei-Jahresplans Schiene betragen die Kürzungen mindestens 4,5 Mrd. DM. Die Finanzierung des zusätzlichen Verkehrsträgers Transrapid wird mit hoher Wahrscheinlichkeit im Verkehrshaushalt voll zu Lasten des Schienenausbaus gehen. Um die heutigen Umweltbelastungen im Bereich Verkehr wirksam zu verringern, wären aber kapazitätserhöhende Maßnahmen zum Ausbau der bestehenden Eisenbahnverbindungen zwingend geboten. Dies gilt sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr. Die Klimaschutzziele der Bundesregierung rücken ansonsten in unerreichbare Ferne.

2. Das Finanzierungskonzept für den Bau der Magnetschwebebahn birgt unverantwortliche Risiken und Belastungen für den Haushalt des Bundes.

   Die offiziellen Baukosten betragen 9 Mrd. DM (Preisstand 1993) für Fahrweg und betriebliche Infrastruktur. Die Finanzierungskosten in etwa gleicher Höhe sind dabei noch nicht berücksichtigt. Die Bundesregierung hat nicht nur die finanziellen Lasten für den Fahrweg übernommen, sie hat sich auch verpflichtet, das Betriebsrisiko einer noch zu gründenden privaten Betreibergesellschaft in weiten Teilen zu übernehmen. Dies beinhaltet die Gefahr von unkontrollierbaren Subventionsverpflichtungen für die Zukunft. In welcher Form die Betreibergesellschaft überhaupt zustandekommt ist heute noch völlig offen. Sicher ist nur, daß die Kosten für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler weit

über den bisher im Haushalt veranschlagten 5,6 Mrd. DM liegen werden.

Der Beschluß des Bundeskabinetts, die Baukosten für den Fahrweg nicht nur aus dem Verkehrshaushalt, sondern anteilig aus allen Investitionshaushalten zu finanzieren, verhindert dringend notwendige Zukunftsinvestitionen etwa im Umweltbereich oder im Bereich des sozialen Wohnungsbaus. Dem Transrapid zuliebe werden Arbeitsplätze in anderen Bereichen abgebaut bzw. notwendige neue Arbeitsplätze nicht geschaffen.

Die bisher vorgelegten Wirtschaftlichkeitsberechnungen beruhen auf völlig unrealistischen Annahmen. Dies hat der wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr schon im Februar 1994 festgestellt. Seitdem hat die Bundesregierung nichts unternommen, um diese Kritik zu entkräften. Eine Weiterführung des Magnetschwebebahnprojektes auf dieser Grundlage ist insbesondere aus finanziellen Erwägungen absolut unverantwortlich.

3. Die Exportchancen einer Magnetschwebebahn sind mehr als ungewiß.

   Angesichts der systembedingten hohen Investitionskosten und des hohen Energieverbrauchs der Magnetschwebebahn hat der Transrapid wahrscheinlich nur in nicht-marktwirtschaftlichen, totalitären Staatssystemen eine Chance, dort, wo Prestige bedeutender ist als betriebswirtschaftliches Denken.

   Demgegenüber gibt es überall auf der Welt für die Rad-Schiene-Technik vom Nahverkehr über den Hochgeschwindigkeitsverkehr bis zum Güterverkehr ein sehr großes Ausbau- und Innovationspotential. Diesen Exportmarkt für ein ökologisch und ökonomisch sinnvolles Transportmittel gilt es in den Bereichen Fahrwegbau, Fahrzeugtechnik und Telematik zu nutzen. Eine Aufsplittung der Forschungs- und Entwicklungskapazitäten wird dazu führen, daß in keinem Bereich eine internationale Wettbewerbsfähigkeit erreicht wird.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung deshalb auf:

1. Es sind unverzüglich Planungen für eine kostengünstige ICE-Verbindung Hamburg-Berlin aufzunehmen. Dabei ist neben der Trasse über Büchen-Wittenberge insbesondere auch eine mögliche Streckenführung über Uelzen-Stendal zu prüfen. Für alle Trassenvarianten sind vergleichbare Kosten-Nutzen-Berechnungen vorzulegen.

2. Bis zum Vorliegen eines alternativen ICE-Trassenkonzepts und der Kosten-Nutzen-Berechnungen werden alle Vorbereitungsmaßnahmen für den Bau einer Magnetschwebebahnverbindung zwischen Hamburg und Berlin eingestellt.

Bonn, den 10. Oktober 1995

Rainder Steenblock
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Gila Altmann (Aurich)
Matthias Berninger
Franziska Eichstädt-Bohlig
Kristin Heyne
Ulrike Höfken
Michaele Hustedt
Steffi Lemke
Vera Lengsfeld
Simone Probst
Dr. Jürgen Rochlitz
Marina Steindor
Helmut Wilhelm (Amberg)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln)
und Fraktion

Begründung

Zu Nummer II.1

Bisher hat noch keine einzige Untersuchung den Bedarf für ein Magnetschwebebahnsystem nachgewiesen. Überall in Europa wird der Gedanke der Vernetzung und Interoperabilität als zentrales Kriterium einer zukunftsweisenden Verkehrspolitik anerkannt. Deshalb macht eine deutsche Insellösung, die mit keinem System kompatibel ist, keinen Sinn. Die angeblichen Vorteile des Transrapids – weniger Flächenverbrauch, höhere Geschwindigkeit, geringere Lärmemission und geringerer Energieverbrauch – entpuppen sich bei genauerer Überprüfung als völlig unzutreffend. So zeigen neuere Untersuchungen zum Energieverbrauch, daß selbst bei gleicher Geschwindigkeit der Energiebedarf beim Transrapid höher ist als bei dem nicht gerade energiesparenden heutigen ICE.

Die Kosten für Bau und Betrieb des Transrapids belasten die knappen öffentlichen Kassen in einem enormen Ausmaß. Die vorgebliche Privatfinanzierung erweist sich bei genauerem Hinsehen als eine 100prozentige staatliche Verlustabsicherung. Trotzdem zeigen die beteiligten Konzerne bisher kein besonderes Interesse an der Realisierung einer Betreibergesellschaft. Die Ausdehnung der Finanzierung auf alle Investitionshaushalte des Bundes führt zu einer unverantwortlichen Einengung der Investitionstätigkeit in vielen anderen Bereichen. Im Verkehrshaushalt wird mit Sicherheit der Schienenwegeausbau die Hauptlast tragen müssen.

Bisher waren die Exportbemühungen der im ICE-Konsortium zusammengeschlossenen Firmen von absoluter Erfolglosigkeit gekennzeichnet. Der französische TGV ist bisher aus jedem Wettbewerb mit dem ICE als Sieger hervorgegangen, obwohl allgemein anerkannt ist, daß der ICE technologisch fortschrittlicher ist. Der TGV verfügt aber über das bei weitem wirtschaftlichere System. Dies zeigt, daß wirtschaftliche Erwägungen im internationalen Wettbewerb wichtiger sind als technische Finessen. Das gilt um so mehr für die Konkurrenz(un)fähigkeit des Transrapids, der in Deutschland schon dem ICE unterlegen ist und im internationalen Vergleich gegen den französischen TGV, den japanischen Shinkansen und weitere ausländische Hochgeschwindigkeitssysteme antreten müßte.

Zu Nummer II.2

Es ist unbestritten, daß eine leistungsfähige Verkehrsachse zwischen Hamburg und Berlin erforderlich ist. Es ist unverantwortlich, daß die Bundesregierung vor ihrer Entscheidung für den Transrapid keinen Vergleich mit dem alternativen Ausbau einer möglichen ICE-Trasse durchgeführt hat. Dabei wäre nämlich schnell deutlich geworden, daß eine Transrapidverbindung mit sehr großem Abstand die teuerste Lösung ist.

Bei einer Linienführung von Hamburg über Uelzen-Stendal nach Berlin ist hinsichtlich der Investitionskosten praktisch nur der 106 km lange Abschnitt Uelzen-Stendal zu berücksichtigen, denn von Hamburg bis Uelzen (84 km) kann die bestehende ICE-Trasse Hamburg-Hannover genutzt werden. Die hier erforderlichen Baumaßnahmen an den Bahnhöfen Lüneburg und Uelzen sowie an der Norderelbbrücke sind im Rahmen der bestehenden ICE-Strecke ohnehin erforderlich. Zwischen Stendal und Berlin (105 km) können die Züge die in Bau befindliche Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover-Berlin befahren und so zu einer besseren Auslastung dieser gering befahrenen Neubaustrecke beitragen. Unter diesen Voraussetzungen würde eine ICE-Trasse über Uelzen und Stendal weniger als 1 Mrd. DM kosten, ungefähr 1/10 der Transrapidtrasse. ICE-Züge der 3. Generation könnten auf dieser Trasse in 82 Minuten vom Hamburger Hauptbahnhof bis zum Lehrter Bahnhof in Berlin fahren.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333